LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

4 Février 1900. — N° 73.

Rédaction et Administration 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS..... an 14 fr. Six mois. 7 fr. 50
PROVINCE. — 5 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

LES CYCLISTES MILITAIRES AU TRANSVAAL.

Quoique dans un pays des plus accidenté et dans lequel les routes cyclables sont rares, les cyclistes militaires rendent néanmoins de réels services dans la guerre actuelle, aussi bien du côté des Anglais que du côté des Boers. Notre gravure représente les éclaireurs cyclistes de la brigade irlandaise traversant un gué sous le feu de l'ennemi.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Lutèce. — Dorange, Gaffet, Soulfort, d'Heilly, équipe junior du Rowing-Club de Paris.

L'Aviron en 1899

La saison qui vient de finir figurera en bonne place dans les annales du rowing français. Elle marque une étape vers l'accord souhaité entre les sociétés d'aviron, surtout entre les sociétés parisiennes divisées depuis si longtemps sur la question des prix. Il y a bien encore quelques petites anicroches, mais les rameurs ont eu l'occasion de se mesurer ensemble de nouveau, et quand on a plaisir à se revoir on n'est jamais loin de s'entendre.

En province et à Paris les équipes ont été nombreuses et de réelle valeur ; il s'y est révélé des rameurs dont il conviendra de retenir les noms, car les Prével, les Lardon, les Sculfort, les Vanheckoët, etc., etc., sont des jeunes dans toute l'acception du mot.

Notre sport semble partout renaître. Les bonnes volontés ne manquent pas, les débutants viennent vers nos garages *tâter du bout de bois*, et nous, les fidèles des mauvais jours, nous applaudissons à ce renouveau.

Le retour du printemps est le signal de régates que l'on pourrait appeler régates d'essai. C'est qu'en effet à cette époque les équipes ne sont pas toujours définitivement formées. On s'étudie entre futurs rivaux et, de ces épreuves, en quelque sorte éliminatoires, sortent souvent les champions à venir.

A Paris, les juniors du Rowing-Club ont fait d'excellents débuts. L'équipe à quatre, d'abord composée de MM. Mélandri, Leroux, Sculfort et Lanéry fut dissoute et reformée bientôt avec MM. Dorange, Gaffet, Sculfort et d'Heilly. Ainsi montée, elle ne connut pour ainsi dire pas la défaite, bien que rencontrant de très sérieux concurrents, tels que les rameurs du Stade Français, qui avaient su profiter des bons conseils de leur savant capitaine M. Paul Flouest, et ceux du Club Nautique de Paris.

A deux, Sculfort et d'Heilly formaient une remarquable équipe junior, et enfin tous ces jeunes rameurs réunis à huit de pointe enlevaient le match « Seine contre Marne », pour le compte de la « Seine », dans un très bon style.

Pendant ce temps, M. Bouttemy, capitaine de la vieille société parisienne, senior en pointe, s'adonnait à la couple, et, grâce à sa nage élégante et bien appuyée, il obtenait de beaux succès.

En seniors, la Société Nautique de la Marne et la Société Nautique d'Enghien se partageaient les prix et ceux qui ont assisté aux régates de Bry-sur-Marne, organisées par la Société d'Encouragement, n'oublieront pas la lutte magnifique entre leurs deux équipes à quatre se terminant à l'avantage de la « Marne » par 40 centimètres seulement. A deux, MM. Martinet et Waleff remportaient de jolis succès.

Quant à la Société Nautique de la Basse-Seine, qui semblait devoir occuper une place prépondérante, en junior, elle s'en tint à des promesses et, à part un bon quatre débutant et M. Gaudin gagnant de la course de demi-fond, en canoë, dans ce style brillant qui rappelle celui des Lein, Flouest, Démaré..., les couleurs de cette Société parurent peu.

Dans le Nord, luttes acharnées entre les équipes du Cercle de l'Aviron de Roubaix, de l'Émulation Nautique de Boulogne-sur-Mer et de l'Union Nautique de Calais. Roubaix, tant en junior qu'en senior, semble avoir gardé l'avantage sur ses redoutables adversaires.

Les deux skiffeurs de Boulogne-sur-Mer, M. Carton du Boulogne-Club et M. Vanheckoët de l'Émulation Nautique, se rencontrent souvent, mais il paraît bien difficile d'établir la supériorité de l'un sur l'autre, car ils sont, à peu de chose près, de même force. Toutefois, M. Vanheckoët, qui rame depuis moins longtemps que son adversaire, a, croyons-nous, devant lui un bel avenir nautique.

Lyon a toujours été un centre important du rowing et, comme les années précédentes, ses régates ont été très nombreuses et très réussies.

Ce sont, en senior, les équipes du Club Nautique qui triomphent partout. Bien que rencontrant des compétiteurs sérieux, *Freluquet* (MM. Perrin et G. Lump) et *Fanfan* (MM. Perrin, Soubeyran, Wegelin et G. Lump.) arrivent constamment premiers.

Les juniors du Cercle de l'Aviron et de l'Union Nautique obtiennent aussi bon nombre de succès. Mention spéciale à M. Lardon, le sculler de l'Union Nautique qui parvient à battre M. Laurent, son co-sociétaire, ex-champion de France et à approcher M. Prével, le futur champion.

Dans le Sud-Ouest, nul ne pouvait espérer semer des adversaires tels que Carlos Deltour, en skiff, et Carlos Deltour et Vedrenne, en deux de pointe. Les deux rameurs de Castillon marchèrent donc de victoire en victoire, ce qui n'étonnera aucun de ceux qui les ont vus en bateau.

Une bonne part de leurs succès est due à M. J. Vedrenne qui leur prodigua ses conseils.

Nice a brillé tout particulièrement. M. Prével, du Club Nautique, bat et rebat tous les scullers qui se mesurent contre lui ; de plus, à deux avec M. Navello, il triomphe encore à Nice et à Cannes, battant de très bonnes équipes italiennes et françaises.

L'abstention des étrangers et de la plupart des Sociétés de province de la Fédération Française des Sociétés d'Aviron devait forcément enlever une partie de l'éclat habituel à la journée des Régates Internationales de Paris jadis si courue. En présence du peu d'empressement qu'avaient mis les rameurs à répondre à l'appel des organisateurs, on ne pouvait s'empêcher d'évoquer le passé.

Quel est le rowingman qui n'a présentes à la mémoire ces magnifiques luttes d'autrefois?

Tous les noms glorieux du rowing ont figuré dans ces régates et les rappeler tous serait faire l'historique du canotage en France et à l'étranger.

Rien qu'en 1889, il se présenta plus de *soixante* équipes, venues de tous les points du continent, précédées d'une réputation méritée.

Il est vrai que, cette année, le Conseil municipal avait, pour des raisons que nous n'avons pas à apprécier ici, refusé la subvention qu'il accordait les années précédentes. Les ressources étaient plutôt maigres et les prix s'en sont naturellement ressentis. Il faut donc savoir gré au Comité des Régates Internationales de Paris d'avoir pu nous donner, quand même, cette journée classique.

Les juniors du Rowing-Club de Paris, continuant la série de leurs succès, enlevaient les trois courses juniors inscrites au programme. A huit ils couraient seuls, mais à deux et à quatre ils avaient à battre de très bonnes équipes.

Les rameurs du Club Nautique de Lyon, seuls représentants de la Fédération Française avec les rameurs parisiens, remportaient de haute lutte la course à

Bouttemy, du Rowing-Club de Paris, champion junior de la Seine et de la Marne.

quatre seniors sur l'équipe du Stade Français. Celle-ci prenait sa revanche à huit de pointe, mais ne se présentait pas dans la course à huit (armement libre). Les Lyonnais remportaient dans cette épreuve une nouvelle victoire, battant l'équipe mixte Enghien-Rowing-Club de Paris.

A deux seniors, la Société Nautique d'Enghien remportait un succès facile, Lyon ne se mettant pas en ligne, ce qu'il faut regretter, car nul doute que la course eût été fort intéressante.

Enfin à quatre débutants, la Société Nautique de la Basse-Seine s'adjugeait la première place.

Mais pour intéressantes qu'elles fussent, toutes ces réunions n'étaient que le prélude de rencontres plus importantes.

(*A suivre.*) EDMOND MAGNEZ.

P.-S. — Si le sport nautique est actuellement « en sommeil », les sociétés sont loin pour cela d'être endormies. C'est le moment des assemblées générales, l'époque où l'on prépare la saison qui va venir et qui, en raison de l'Exposition aura un retentissement inaccoutumé. Aujourd'hui, se tient au café Victor, à Rouen, l'assemblée générale de l'Union nautique des Sociétés du Nord-Ouest, sous la présidence de M. P. Maréchal, avec l'ordre du jour suivant .

Appel nominal; vérification des pouvoirs des délégués nouveaux; versement de la cotisation de 1900; Lecture du procès-verbal de la dernière assemblée; Rapport du Bureau; Rapport financier; Renouvellement du Bureau pour 1900; Nomination de deux délégués au Comité central de la Fédération Française; Examen des questions soumises par le bureau de la F. F. en vue du Congrès du 11 mars, notamment le traité de Courbevoie et le traité avec l'Amateur Rowing Association. Les Championnats du Nord-Ouest; L'Exposition de 1900 : exposition et concours d'aviron; Divers vœux des délégués.

M. Vedrenne, du Club Nautique Castillonnais.

Dimanche prochain, ce sera le tour de l'Union des Sociétés du Sud-Ouest. L'assemblée générale de cette fédération se tiendra à Villeneuve-sur-Lot sous la présidence de M. Luis Oyarzun.

Puissent toutes ces assemblées faire de bonne besogne!

Quant au Congrès annuel de la Fédération Française, il est fixé au 11 mars et se réunira comme à l'ordinaire, à Paris. C'est à cette époque que sera examiné et discuté le traité d'entente avec l'Amateur Rowing Association. Ce traité qui est de la plus haute importance et dont l'adoption aurait les conséquences les plus heureuses pour l'Avenir du sport nautique a été remis de jour en jour. Mais il semble que cette remise n'explique pas que des difficultés nouvelles aient surgi entre les contractants.

E. M.

Titania. — **MM. Martinet et Waleff de la Société Nautique de la Marne, Champions de la Fédération parisienne.**

En panne au Soudan

Il n'est jamais bien gai de se trouver en panne, fût-ce dans les pays les plus civilisés, et j'allais écrire surtout dans les pays civilisés, car, en plus de l'inquiétude légitime qu'on éprouve de ne pas pouvoir repartir, il s'y mêle un sentiment de honte, de gêne si vous préférez, vis-à-vis du public qui vous entoure.

Je ne sais pourtant pas si au fond je n'aimerais pas mieux rester en panne dans Paris, fût-ce au beau milieu du boulevard des Italiens, exposé à toutes les railleries des passants et des cochers, qu'au cœur du Soudan, comme il arriva à Félix Dubois, l'explorateur bien connu dont les deux gravures ci-dessous illustrent le malheur.

On se rappelle peut-être les camions à pétrole de Diétrich, qui, au concours des Poids-Lourds de 1898, furent appelés les *Soudanais*, tout comme ceux qui parurent au concours de 1899 et dont un des derniers numéros de la *Vie au Grand air* nous donnait quelques vues.

Ce sont eux, ceux de 1898, qui furent victimes de l'infortune. Que leur advint-il un beau jour, sous les splendeurs du ciel de feu de là-bas? Mystère non encore éclairci, car évidemment c'était un peu loin pour que l'Automobile-Club songeât à y envoyer son délégué chargé d'enquêter sur les accidents.

La voiture de Félix Dubois remorquée par les nègres. Après le moteur à pétrole, le moteur à „ Bois d'Ébène "

Et les nègres continuent.. comme les nègres de l'histoire.

M. Félix Dubois, lorsque nous le vîmes à Paris, nous conta que c'était un accident du carter. Au reste peu importe.

Ce qui nous intéresse, c'est le pittoresque de l'aventure, l'automobile remorquée par les nègres sous la conduite du chef d'escouade grave et sévère, aussi impassible que s'il escortait quelque envoi d'huile de palme ou d'arachides traîné par des bœufs.

Et c'est la philosophie de l'histoire. Les bons négrots qui n'ont pas l'esprit très caustique l'ont-ils comprise et ont-ils un peu blagué la voiture du frère blanc, du grand chef qui se faisait remorquer par eux?

Au fait, comme ils sont très pratiques les nègres, qui ont dû trouver l'autre un peu lourde, auraient-ils mieux aimé que le progrès ne faillît point. Et leur morale a été certainement: Quand li voiture du frère blanc, il est en faute, c'est li nègre qu' est puni.

Et c'est au fond une philosophie comme une autre, un peu réaliste, mais combien vraie. Sans avoir besoin de pousser jusqu'au Soudan, La Fontaine n'avait-il pas dit déjà:

...De tout temps,
Les petits ont pâti des sottises des grands.

Voilà bien de la philosophie autour d'une anecdote, mais elle n'en est que meilleure ainsi.

GEORGES PRADE.

Le Yachting sur la Glace

Le patrie du yachting sur glace, c'est partout où il y a de larges fleuves, de grands lacs susceptibles de se congeler profondément et d'offrir pendant de longs mois un sol favorable aux évolutions des traîneaux à voiles. Mais c'est surtout au Canada que ce sport florit dans toute sa beauté. Là les terrains ne manquent pas: durant près de la moitié de l'année, la succession des grands lacs qui viennent alimenter le Niagara et par le Saint-Laurent se déverser dans la mer, offre aux fanatiques du patin sous toutes ses formes leurs plaines glacées sans limites, leur surface unie comme un miroir où, avec un vent favorable, des centaines et des centaines de kilomètres peuvent être parcourus sans que rien vienne contrarier l'élan qui emporte à des vitesses de trains express les hardis voyageurs.

De quel nom les qualifier ? Ce sont des patineurs, si l'on considère la façon dont ils glissent sur le sol. Ce sont des yachtsmen, car leur voilure égale en amplitude celle des plus grands *racers*. Ce sont d'heureux sportsmen en tous cas, sportsmen de plein air, s'il en fut. Et, sans l'avoir pratiqué, on conçoit combien doit être attrayant ce mode de voyager sur ce sol idéal qui ne connaît ni les pénibles ondulations de la route ni celles, plus pénibles souvent, des vagues; aucun bruit, aucun choc. Les voyageurs filent à une vitesse que le manque de points de repère ne leur permet pas d'apprécier. Si loin que la vue peut porter, aucun être vivant. C'est à peine si dans le ciel passent de temps en temps quelques oiseaux sauvages, tandis que la fine poussière étincelante de glace soulevée par le passage des lames d'acier laisse derrière le traîneau comme un sillage d'étoiles.

Le Yachting sur la glace. — C'est particulièrement au Canada que ce sport est florissant.
Sur ces traîneaux rudimentaires des distances colossales sont couvertes en quelques heures. Mais il faut un bon pilote!

Les traîneaux à glace sont de formes très variées. Celui que nous représentons ici est, à proprement parler, le traîneau de course, réduit à son expression la plus rudimentaire. Il se compose d'une charpente en forme de croix rendue rigide par des boulons d'acier. Au centre se dresse un mât portant une grande voile avec, à l'avant, une sorte de foc.

Le cadre repose sur trois patins d'acier. Mais, comme le montre notre gravure, sous l'action du vent, l'un des patins se soulève et c'est uniquement sur deux des lames que glisse l'appareil. Celle d'arrière sert de gouvernail. On conçoit que dans les changements de direction et les sautes de vent les changements d'équilibre soient brusques; aussi la conduite d'une telle machine n'est-elle pas sans danger. Elle exige autant de sûreté de main et de coup d'œil que celle d'une voiture de 16 chevaux dont le traîneau à voiles dépasse la rapidité.

A l'arrière, une sorte de coque est ménagée, confortablement meublée de peaux et de fourrures, accessoires nécessaires pour préserver les voyageurs des rigueurs de la température. Dans un pays où le thermomètre se maintient couramment à — 25°, avec le déplacement de l'air en plus, on ne saurait trop prendre de précautions.

M. V.

Avis à nos Lecteurs qui désireraient s'abonner

Nous informons ceux de nos lecteurs qui désireraient s'abonner à notre revue que nous apportons tous nos soins au service des abonnements.

Quelques réclamations s'étant produites au sujet du peu de résistance du rouleau de carton qui enveloppe les numéros expédiés aux abonnés des départements et de l'étranger, nous avons augmenté la force du carton et diminué le diamètre du tube. Cette modification évitera les plis qui se produisaient dans le papier par suite de l'écrasement du numéro. Nos abonnés n'auront qu'à placer leur numéro déroulé sous une pile de livres pour que l'exemplaire retrouve sa fraîcheur primitive.

Les numéros des abonnés seront désormais mis à la poste le jeudi soir, de sorte que la poste pourra les distribuer dans la journée du vendredi ou au plus tard le samedi matin.

Les abonnés de Paris continueront à recevoir le numéro à plat sous chemise spéciale; il sera porté à domicile, ce qui évitera le maculage de la poste. Les abonnés de Paris seront également servis le vendredi ou, en tout cas, le samedi matin à la première heure.

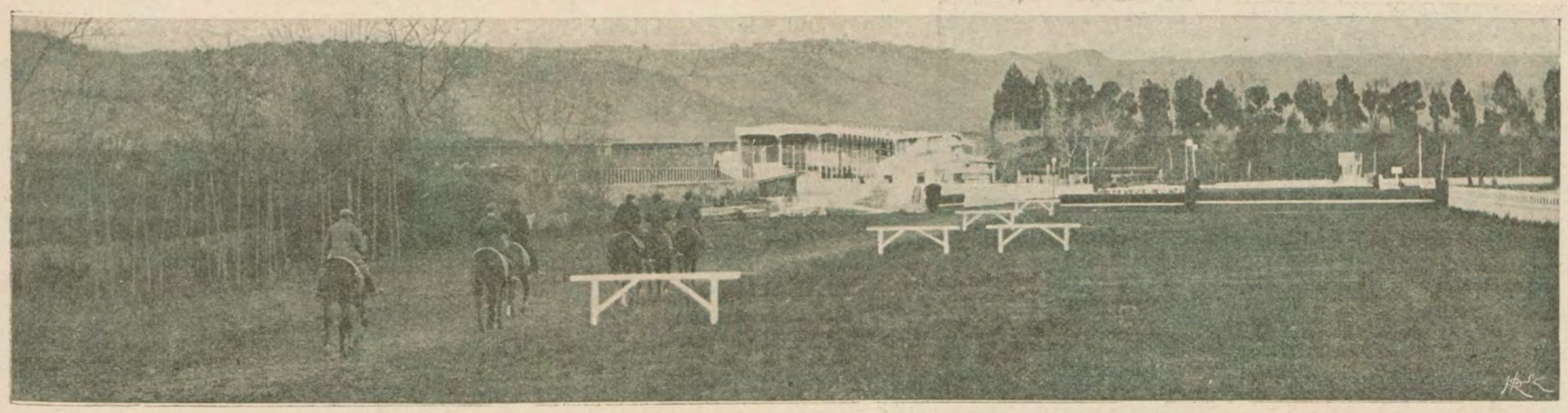
Rappelons que nos abonnés ont droit au cours de leur année d'abonnement à cinq petites annonces dans la *Bourse des Sports*, ce qui est le plus sûr moyen de vendre ou d'échanger ses objets de sport.

Nous rappelons encore à nos lecteurs qu'ils peuvent, en se groupant, obtenir des réductions sur le prix des abonnements (voir notre rubrique *avis divers* à la dernière page de couverture).

Enfin, toute personne nous envoyant son abonnement d'ici le 1er avril bénéficiera des différentes primes que nous avons l'intention d'éditer au cours de l'Exposition.

Rappelons le prix des abonnements : Paris, un an 14 fr.; départements, un an 15 fr.; étranger, un an 20 fr. Joindre un mandat aux demandes d'abonnement.

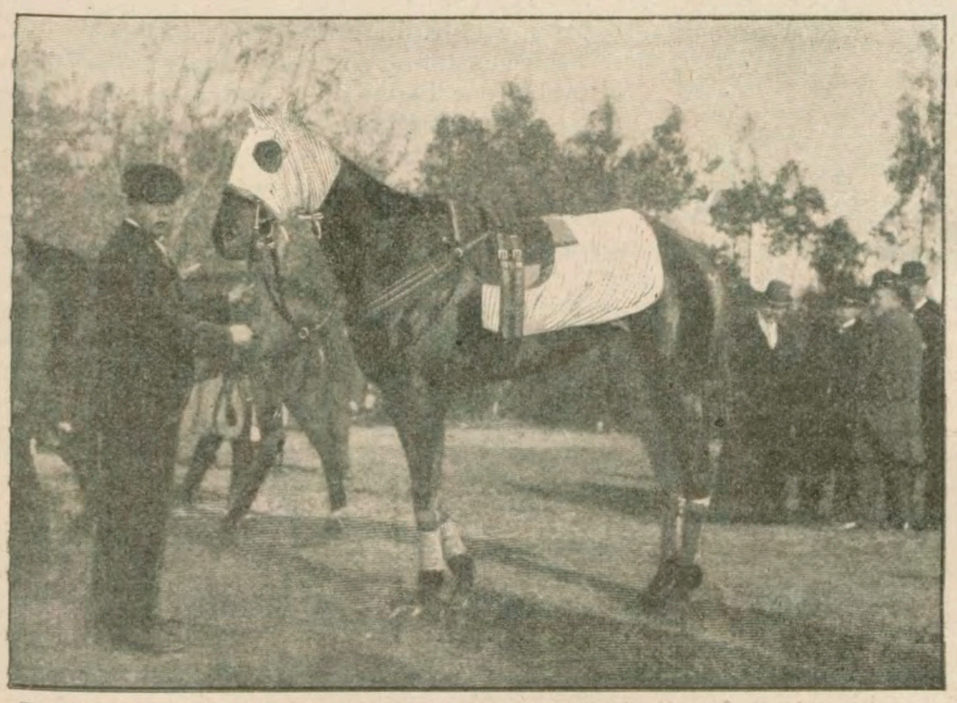
L'Administration.



Le Meeting Niçois

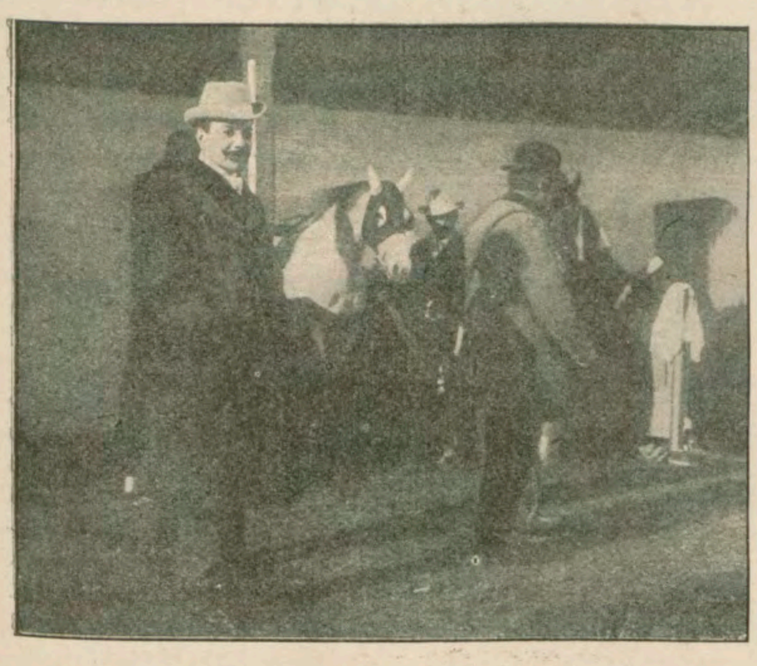
Dans la mélancolie de ces journées de grisaille qui, un mois durant, attristèrent la Côte d'Azur et provoquèrent tant de récriminations dans le monde des sports, une pensée inquiète dominait, revenait obstinément dans les moindres propos : ce mauvais temps allait-il durer et les écluses célestes resteraient-elles ainsi désagréablement ouvertes jusqu'à la période des courses ?

Fort heureusement, il n'en a rien été, et les grandes journées de janvier qui viennent d'avoir lieu avec un réel éclat ont profité du soleil. Plus que jamais l'hippodrome du Var, dont la verte esplanade s'étend dans la coquetterie d'un frais et souriant décor, aura été le champ clos où toutes



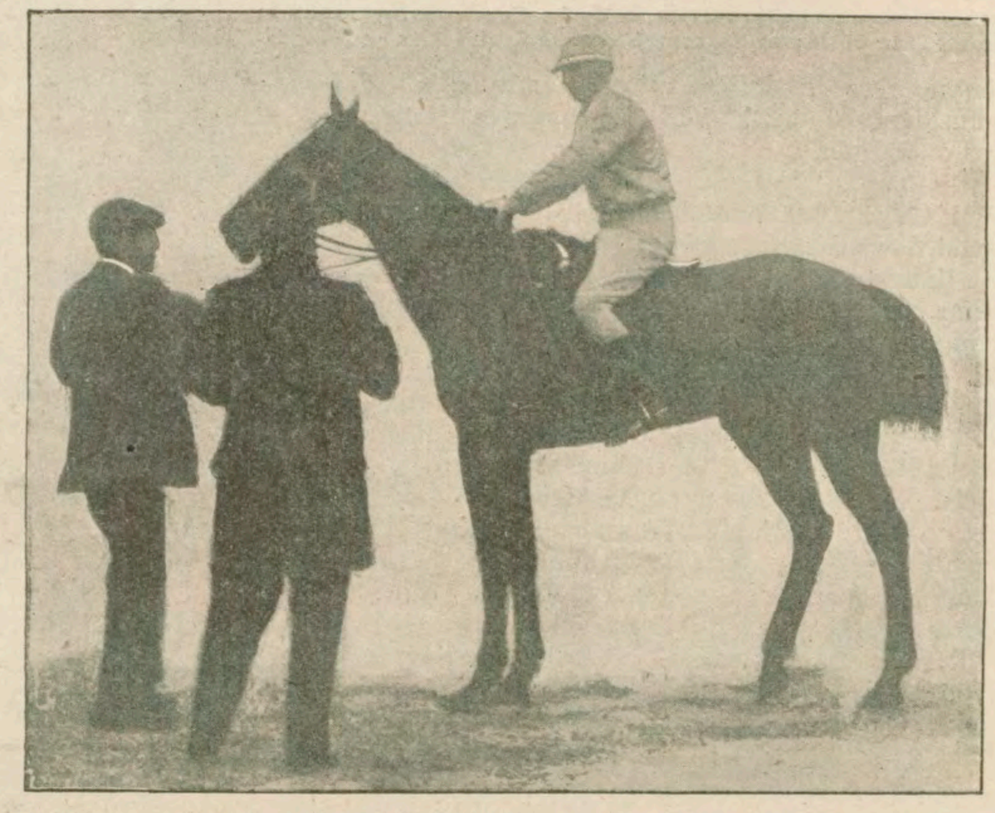
Rougeur, **pouliche alezane, 4 ans, par Refusant et Rose d'Or, à M. Sanlaville, montée par H. Galy, gagnante du Prix Blondin, steeple-chase à réclamer, 3000 francs, 3,400 mètres, le 12 janvier.**

les élégances du littoral se sont rencontrées. Toute la société mondaine de Nice et des stations du littoral a apporté un égal empressement à accourir à ces fêtes de l'hippisme. Le soleil a royalement fait les choses et l'on ne saurait nier que ces manifestations ne lui doivent une partie de leur succès. On eût difficilement pu rêver journées plus radieuses et plus ensoleillées que celles où ont pris place ces réunions hippiques. Aussi chaque jour, dès une heure, les équipages effectuaient leur sortie de la ville, se hâtaient à la remorque des automobiles, vers l'hippodrome du Var, par la Promenade des Anglais animée d'un joli frisson de brise soufflant en coup d'éventail.



M. Zubiaurre, propriétaire d'*Opportun* et son entraineur Cole.

A signaler quelques améliorations heureuses, qui témoignent du constant souci avec lequel la Société des courses de Nice se préoccupe de réaliser tout ce qui peut contribuer au succès du meeting niçois. La tribune des



Corbata, **pouliche baie, 4 ans, 63 kil. 1/2, par Saint-Michel et Cravate, à la marquise de Villamejor, montée par Pearce, gagnante du Prix des Alpes-Maritimes, course de haies handicap, 4 000 francs, 2,800 mètres, le 15 janvier.**

juges a été déplacée et transportée de la pelouse où elle se trouvait au pesage. Cette nouvelle disposition a permis de dégager le champ de course.

Opportun, **poulain bai brun, 4 ans, 65 kilos, par Avilly et Ouverture à M. Zubiaurre, monté par F. Hall, gagnant du Prix Phœbus, course de haies à réclamer, 3,000 francs, 2,800 mètres, le 15 janvier.**

M. de Mirabal. Le Cte de Songeons.

Le Cte de Songeons, propriétaire de Le Perruchet, gagnant du Grand Prix de Marseille, tombé dans le Grand Prix de Monaco.

Le nombre des bureaux du pari mutuel a été considérablement augmenté, ce qui a facilité les opérations.

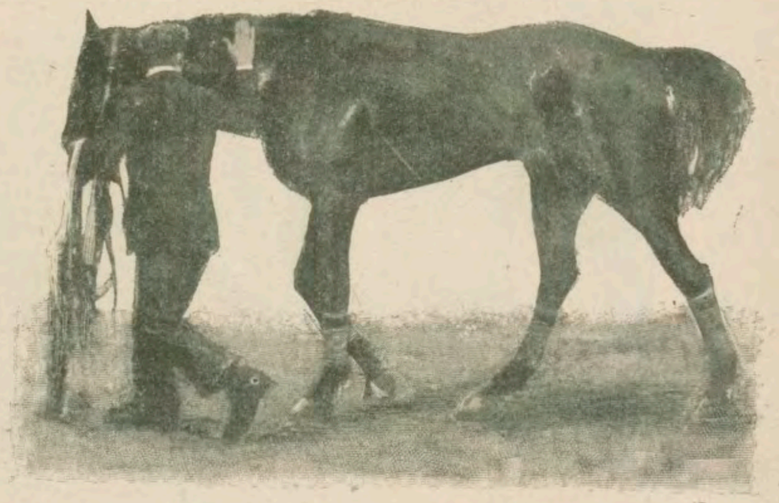
Remarqué : le duc Georges de Leuchtenberg, MM. Camille Blanc, de Romanet, le comte Bressand, le baron Springer, le vicomte de Cholet, de Rougemont, Baltazzi, Bornier, Dufour, Sommier, de Juigné, le prince Lubomirsky, le vicomte et la vicomtesse de Bresson, W. Canaple, M. et Mme Landsberg, le général Fabre, M. et Mme Granet, M. Albert Gautier, Pierre Gautier, le général Caze, M. et Mme Xantho, la comtesse de La Rochefoucauld, M. et Mme Picon, le comte Tolstoï, le prince Demidoff, le vicomte d'Autichamps, le comte de Clermont-Tonnerre, Michel Stern, le comte Turati, Hesse, le baron de Coutes de Bucamps, Mme Muray, le duc Amédée Astrando, le prince Pignatelli d'Aragon, etc.

Parmi les chauffeurs venus en très grand nombre à ces fêtes de l'hippisme citons : MM. Jacques et Charles Gondoin, Gibert, Grinda, Laumaillé, Garibaldi, de Groot. Gueyraud, le Dr Frisbié, Kraft, Florès, Scoffier, etc.

Si le meeting niçois a été un véritable succès au point de vue mondain, le sport n'en a pas moins brillamment triomphé.

Les trois épreuves de la première journée ont été disputées par un lot de chevaux très importants : neuf à la première course ; dix à la seconde et six à la dernière. Les honneurs de la journée ont été pour l'écurie Sanlaville, qui a accompli le triple-event en enlevant les trois courses portées au programme.

M Ph. Sanlaville et son jockey Galy, les gagnants des trois épreuves de la première journée.



Cluny II, **cheval bai brun, 5 ans, 61 kilos, par Hors-d'Œuvre et Charmeuse, à M. Sanlaville, monté par H. Galy, gagnant du Prix de Monte-Carlo, course de haies handicap, 20,000 fr., 3,000 mètres, le 12 janvier.**

Le prix de Monte-Carlo, la grande course de haies de la réunion niçoise, a été ce jour-là gagné facilement par Cluny II, tombé précédemment dans le prix du Parc Borelly alors qu'il était très en course.

Dans le prix Masséna qui suivait, Casilda a confirmé le succès des couleurs de l'écurie Sanlaville qui avaient déjà triomphé au début de la réunion dans le prix Blondin avec Rougeur.

La triple victoire de la casaque gros bleu a été très sympathiquement accueillie.

Le sport a été tout aussi intéressant le deuxième jour. Le grand Steeple-Chase réunissait seize partants, chiffre qui avait été rarement atteint à Nice. Padlock, le vieux cheval de la marquise de Villamejor, a aisément enlevé l'épreuve et le Grand Prix de Monaco lui revenait, alors que les préférences avant la course avaient été à Vigoureux et Cosmopolite. Derrière lui venaient en peloton serré Melibée, Merry-Boy et Colombo II. Le Perruchet avait culbuté et s'était cassé la jambe au brook. Ajoutons que Padlock avait été second l'an dernier dans la même course.

ARISTIDE VERAN.

(Clichés Michel.)

Allez, Messieurs !

Un Duel

Par le plus grand des hasards, j'ai assisté à un duel qui a défrayé les chroniques mondaines ces jours derniers : celui du prince Ben-Aïad et de M. Henri de Guéreau de Latore.

Je me promenais tranquillement dans l'île de la Grande Jatte, prenant quelques instantanés avec un nouvel appareil que j'essayais, lorsque je découvris qu'un combat singulier se déroulait dans le célèbre établissement de bal, connu sous le nom de Moulin-Rouge, témoin déjà de tant de rencontres.

Heureusement, il me restait encore quelques plaques..., et je me mis en position pour *tirer* les deux *tireurs*, qui, ma foi, s'en *tiraient* avec beaucoup de crânerie et de sang-froid.

Car le prince Ben-Aïad et M. de Guéreau de Latore ont été, l'un et l'autre, d'un superbe courage. Il faut leur rendre cet hommage.

Les photographies que nous publions sont, d'ailleurs, éloquentes et la seconde montre avec quelle ardeur les duellistes ont combattu.

Au premier engagement, le prince Ben-Aïad a été touché légèrement au menton, mais si légèrement que, en réalité, il n'avait reçu qu'une éraflure.

La lutte a dû continuer et au quatorzième engagement, sur la proposition de notre excellent confrère Maurice Leudet, qui dirigeait le combat avec l'autorité qu'on lui connaît, il a été décidé d'un avis unanime que la reprise suivante, d'une durée double, serait la dernière.

Ce nouvel engagement n'a donné aucun résultat et, spontanément, le prince Ben-Aïad a tendu la main à son adversaire, qui l'a acceptée.

Les témoins de M. Henri de Guéreau de Latorre étaient MM. Maurice Leudet et le marquis de Portalon de Sénas ; ceux du prince Ben-Aïad, MM. Henri Decron et Georges Thomé.

RENÉ DARTOY.

Un engagement.

La 24 chevaux de Daimler

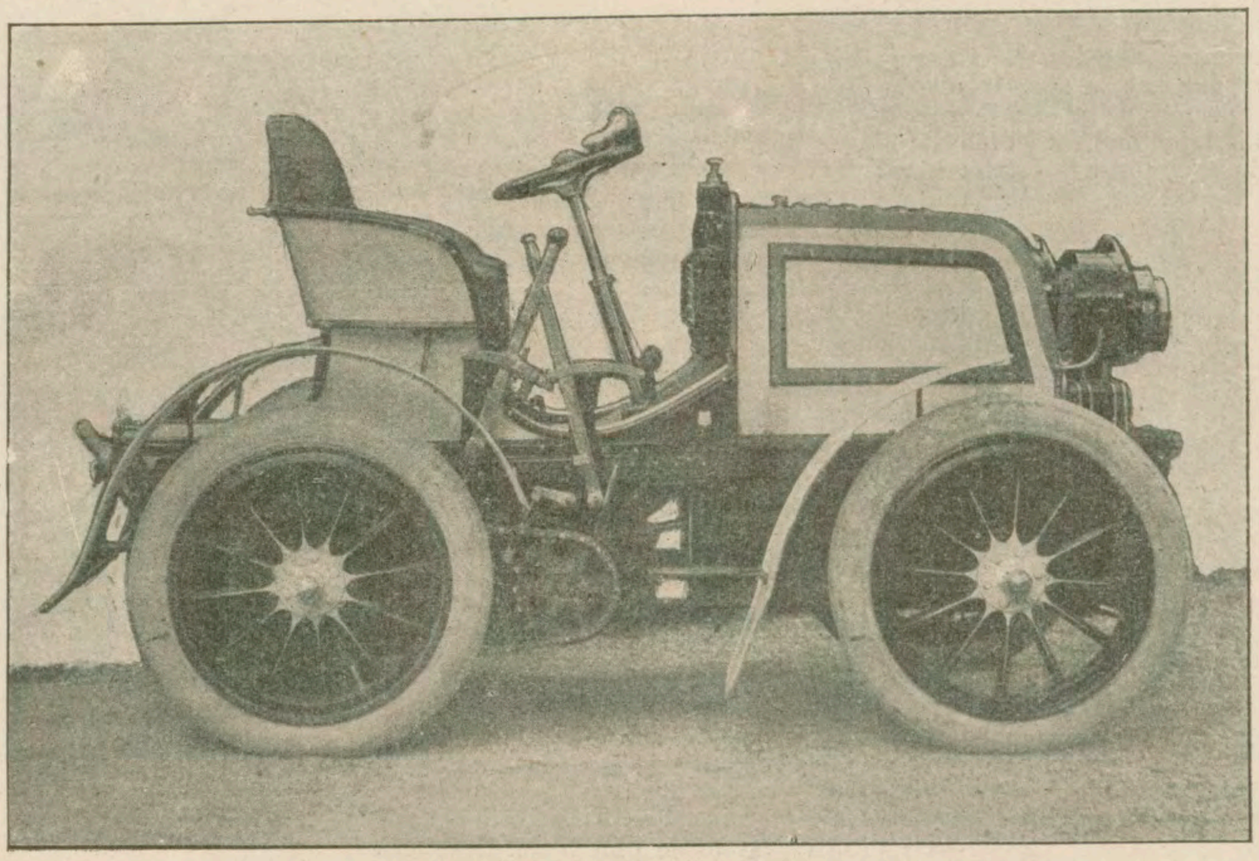
Jusqu'ici la France avait eu le monopole à peu près exclusif de la construction des voitures de course. Aussi la création de la Coupe Gordon-Bennet avait-elle paru en général une assez bonne plaisanterie à froid de l'honorable gentleman propriétaire du *New-York-Herald*. Le règlement de la Coupe stipule en effet que les voitures doivent être entièrement construites dans le pays qu'elles représentent.

Or jusqu'ici les autres pays en retard de quelques années sur la France n'avaient pas contruit de voitures de course proprement dites.

D'ailleurs aujourd'hui encore deux pays seuls paraissent pouvoir lutter avec la France dans ce genre de sport industriel. Ce sont la Belgique et l'Allemagne.

La Belgique a les voitures Germain fabriquées à Liège d'après les brevets P. L. L'Allemagne a les Daimler fabriquées à Cannstatt chez le père des moteurs à pétrole.

On trouvera ci-contre une vue de la première véritable voiture de course qui soit sortie des ateliers Daimler. Le moteur à 4 cylindres fait 24 chevaux. On sait que le Pferd allemand vaut 75 kilogrammètres comme le cheval-vapeur français. Le moteur a l'allumage magnéto-électrique (électricité produite par une dynamo) de Siemens. La voiture a d'ailleurs tout à fait l'apparence de nos voitures de course actuelles. Elle a comme elle les mêmes leviers de commande et de vitesse, les trois pédales, débrayage, frein et accélérateur. Le radiateur à l'avant est du système Daimler. Il a la forme d'un gâteau de cire et n'emploie que 12 litres d'eau. La voiture fait 85 kilomètres à l'heure en palier.



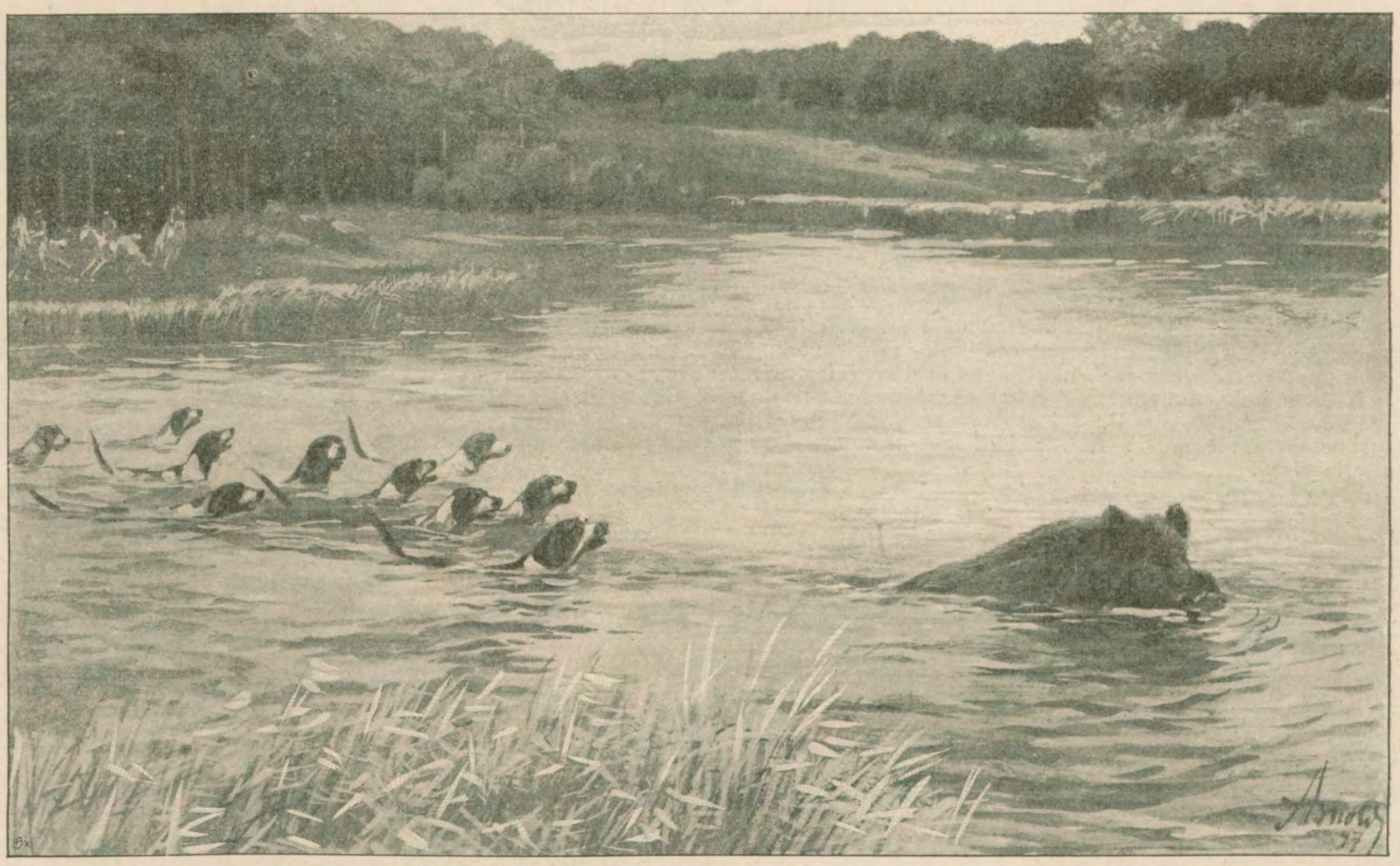
Une nouvelle voiture qui pourrait bien remporter la Coupe.

Elle appartient à M. Jellineik, de Vienne, qui court sous le pseudonyme de Mercedès et gagna en 1899 la course des touristes de Nice.

On ne peut pas encore préjuger des résultats de 1900. Mais bien conduite avec hardiesse et sang-froid, cette voiture peut être capable de menacer la Coupe, voire de l'enlever. On le voit, c'est du nouveau, du grand nouveau, presque de l'incroyable.

G. P.

Bat= l'Eau



Un bat-l'eau dans le Grunewald.

La bête aux abois, gagne généralement l'eau et, tant le cerf que le sanglier, pense trouver dans un étang un abri sûr contre la meute qui lui donne chasse. Le bain, en outre, rafraîchit ses membres brisés par le laisser-courre Il n'est pas de spectacle plus agréable pour le veneur que d'assister au bat-l'eau où les chiens en tête donnent leur tout, où la meute entière, devinant la curée proche, fait les suprêmes efforts, où enfin l'équipage massé sur le bord de l'étang assiste avec intérêt à la tentative dernière de l'animal de chasse.

Dans la gravure que nous reproduisons, le sanglier, couru par l'équipage impérial dans le Grunewald, le jour de la Saint-Hubert, traversa — et ce fut un bat- l'eau sensationnel — un étang de près de 800 mètres de large, tenant son avance fort loin, pour finir servi au couteau, sur la rive opposée.

Tous les chasseurs ne chassent pas le sanglier à courre et il en est beaucoup qui l'attendent à l'affût, heureux de tomber d'une balle bien envoyée quelque vieux solitaire. Pour ce genre de chasse, qui ne manque pas d'un certain danger, nous recommandons tout spécialement aux chasseurs les canons dits « Monoblock » ; leur succès va chaque jour grandissant, les résultats de tir dépassent toutes prévisions comme groupement, portée et pénétration. Ce sera certainement pour les chasseurs et les gens compétents le clou de l'Exposition prochaine et ce sera un triomphe pour l'armurerie française d'avoir enfin réalisé la fabrication industrielle et économique tant recherchée du canon d'un seul block d'acier forgé, du Monoblock. Nous recommandons spécialement le modèle dit « rationnel », absolument sans bande ; il est très solide et extrêmement léger tout en étant renforcé, tout le métal épargné étant reporté là où le maximum de résistance est nécessaire. La visée se fait très facilement entre les deux canons et lorsqu'on s'est servi de ce modèle, on n'en veut plus d'autre, on peut d'ailleurs toujours l'essayer puisque rien n'est plus simple que d'y apporter après coup une bande légère aussi haute et aussi large que l'on veut.

G. L.

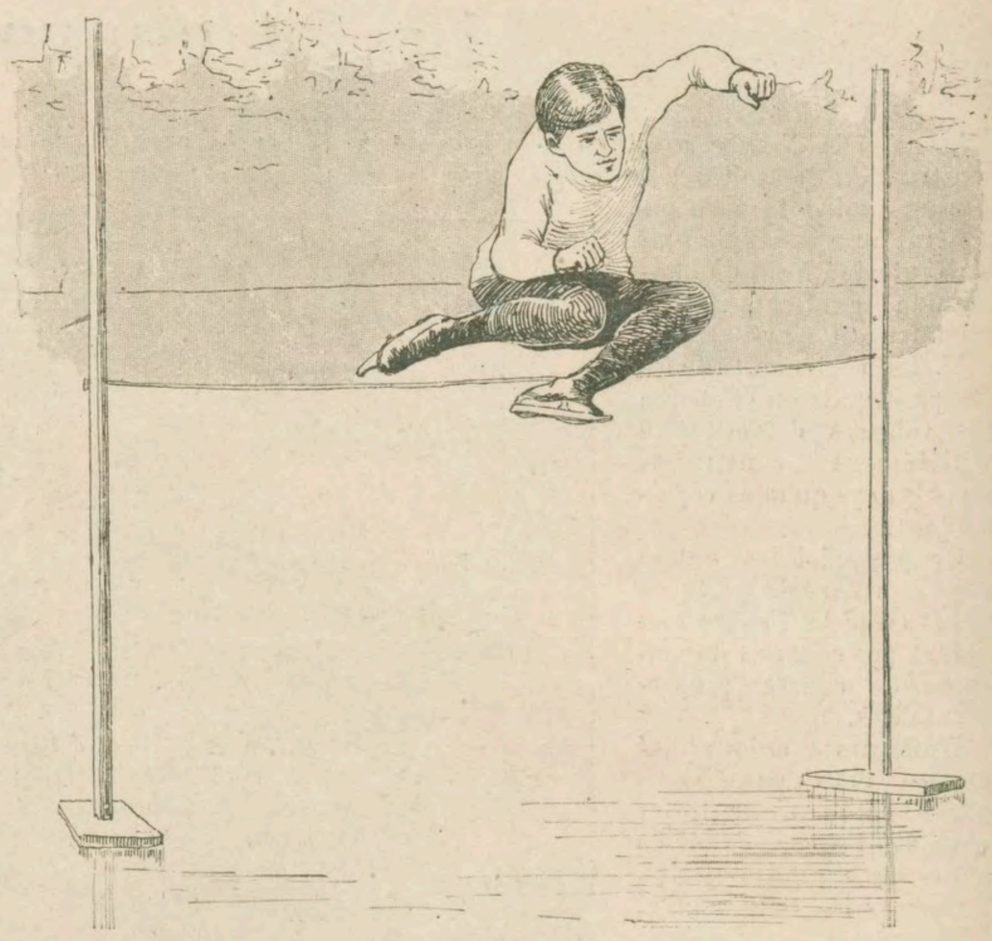
Un Tour de Force sur la Glace

Les profanes qui considèrent du rivage les ebats des patineurs évoluant, voltant, glissant à toute vitesse sur la surface glacée d'un lac ou d'un étang ouvriraient de plus grands yeux encore s'ils assistaient au concours internationnal pour le Championnat du Monde de figures. Les maitres ès patinage qui ont acquis la pratique des « en-dehors » et qui lancés à toute vitesse virent sur la pointe aigu du patin — l'enfance de l'art pour eux — arrivent à combiner des figures toutes de grâce et d'agilité, soit qu'ils les produisent seuls, par couple ou par quadrette. Un des exercices les plus difficiles est de sauter la barre — le saut en hauteur des athlètes — avec aux pieds des patins.

John Nilsonn se préparant à prendre son élan.

Les Esquimaux, les Suédois, les Norvégiens à l'aide du Ski — ou patin à neige — se lancent avec intrépidité sur les pentes glacées des montagnes et des collines. Rencontrent-ils un fossé ou une dépression de terrain, d'un élan ils les franchissent et repartent de plus belle. Les sauts en longueur qu'ils font ainsi dépassent souvent 25 et 30 mètres. Il est vrai qu'ils sautent de haut en bas.

Le véritable saut en hauteur sur la glace est tout autre et présente des difficultés plus sérieuses. Le patineur a devant lui deux poteaux pourvus de distance en distance de trous dans lesquels on peut s'enfoncer un taquet. Sur les taquets repose une barre. Il faut la franchir exactement comme dans le saut en hauteur avec ou sans élan pratiqué par les coureurs à pied.



Le saut à 1 m. 25.

Parmi les patineurs classés peu arrivent à franchir des hauteurs dépassant un mètre. C'est que rien n'est plus difficile que de prendre de l'élan sur la surface glacée qui fuit sous les lames d'acier.

Rien n'est plus dangereux aussi qu'un saut sur la glace, car une fois la barre franchie il faut savoir se recevoir de l'autre côté et éviter la chute toujours dangereuse. On ne compte plus les patineurs, qui ont eu des accidents — jambes cassées ou chevilles brisées — en s'entraînant au saut à patins.

Le monde sportif américain est actuellement stupéfait de la performance extraordinaire d'un jeune patineur professionnel, John Nilsonn, qui dernièrement sur le lac de Spring, à Pougheepsie, aux tats-Unis, a battu le record du monde pour ce genre de saut.

A la troisième tentative Nilsonn a passé la barre qui était placée à 1 m. 25 de la glace. Le record du monde avant cette performance était de 1 m. 12, ce qui était déjà considéré comme fabuleux.

Les coureurs à pied qui liront ces lignes souriront peut-être. Qu'est-ce qu'un saut de 1 m. 25 pour eux? Le record français n'est-il pas de 1 m. 75!

Eh bien, qu'ils tentent aux prochaines gelées de franchir avec des patins aux pieds une barre placée à 50 centimètres du sol et ils se rendront immédiatement compte des difficultés inouïes que présente, même pour un excellent sauteur doublé d'un brillant patineur, le saut en hauteur sur la glace.

Et on se reçoit sur ses patins, ce n'est pas plus difficile que cela.

Paul Champ.

Silhouettes d'Escrimeurs

M. Paul Vérola

Fervent de l'escrime qu'il adore et qu'il connaît à fond, Paul Vérola est un des rares amateurs qui savent analyser un assaut. Il peut vous raconter une rencontre entre deux maîtres, coup par coup, vous dire quelle parade a eu raison de telle attaque, ou par quelle contre-riposte s'est terminée une phrase dont chaque membre est décrit par lui. Technicien des plus érudits, sa science lui vient aussi bien de Prévost, que de Rue ou des Rouleau. Il travaille en effet avec chacun de ces maîtres renommés. Mais, chose étrange, ce qu'il sait si bien en théorie, il réussit difficilement à le mettre en pratique.

Malgré son entraînement régulier et assidu, sa main le trahit, alors qu'il sait devoir exécuter tel ou tel mouvement, et ses jambes refusent d'obéir au commandement de sa volonté. Il en résulte qu'on l'apprécie moins qu'il ne devrait l'être, si on le connaissait mieux.

M. Paul Vérola.

Portait autrefois un costume noir avec plastron blanc, selon la mode italienne, qu'il a tout récemment abandonné pour la tenue moins voyante et plus classique des escrimeurs français.

Louis Perrée.

(*Dessin de Seguin.*)

AVIS

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur la rubrique *Avis divers* qui se trouve à la dernière page de la couverture et qui contient bon nombre de renseignements susceptibles de les intéresser.

✤

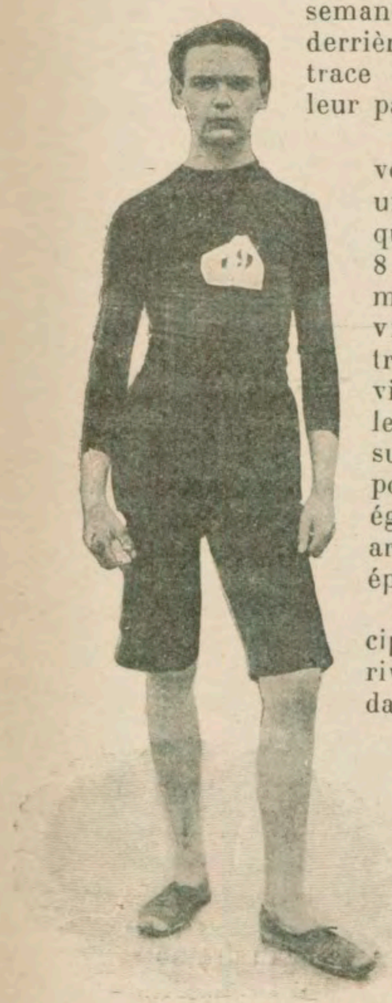
Un Cross=Country Interclubs

Le départ du Cross-Country Interclubs de l'Union Athlétique du 1er arrondissement (21 janvier), à Saint-Cloud. Malgré la pluie, cent treize concurrents se sont élancés au signal du starter.

Le Cross-Country est bien l'une des épreuves les plus amusantes que je connaisse. Sans présenter le même intérêt au point de vue du sport pur qu'un 100 mètres plat ou un 400 mètres haies, le côté sportif est loin d'y être négligé. Le grand avantage de ce genre de courses, qui, comme leur nom l'indique, se disputent à travers la campagne, est de mettre les coureurs vis-à-vis des obstacles naturels les plus divers.

De grand matin, les traceurs sont partis. Ce sont le plus souvent de vieux limiers, au courant de toutes les finesses de la course à travers champs. Ils portent suspendu à leurs épaules un sac rempli de petits papiers ou — c'est plus moderne — de confettis de couleur uniforme qu'ils sèment derrière eux. Et ces Petits Poucets d'un autre âge vont droit devant eux. Rien ne les arrête, les haies, ils les franchissent, les ruisseaux, ils les sautent, les ravins, ils y dégringolent, les talus, ils les escaladent, semant toujours derrière eux la trace légère de leur passage.

L'arrivée : Mettay bat Genet, Champion et Lorgeou, dans cet ordre.



Mettay, du Club Amical Sporfif de Saint-Mandé, premier du classement général.

Après avoir couvert un parcours qui varie de 8 à 15 kilomètres environ, les traceurs reviennent à leur point de départ. L'arrivée se fait généralement sur une ligne droite assez étendue et assez large pour permettre aux coureurs de lutter à chances égales. Il n'est pas rare, d'ailleurs, de voir les arrivées se régler dans les derniers mètres de ces épreuves pourtant dures.

Le tracé des cross-countrys n'offre pas, en principe, de formes bien déterminées. Pourvu que l'arrivée se fasse au point de départ, ou tout au moins dans le voisinage, les sinuosités du parcours sont laissées à la volonté des traceurs et dépendent surtout de la configuration du terrain. Néanmoins, pour les épreuves importantes et susceptibles d'attirer un public assez nombreux, on adopte généralement une piste en forme de 8, de façon à faire passer plusieurs fois les coureurs sous les yeux des spectateurs.

Le cross country diffère du ralliepapiers, dont la piste se trace de la même façon, en ce qu'elle ne comporte pas de fausses pistes. Les coureurs n'ont donc pas à compter sur le hasard. Cela ne les empêche pas parfois de perdre la piste et de faire plusieurs kilomètres inutiles avant de la retrouver.

Nous sommes en ce moment en pleine saison de cross. Depuis plusieurs semaines, les clubs sont à l'entraînement en vue des championnats nationaux et interscolaires qui vont se disputer incessamment. Une épreuve interclubs a été disputée le 21 janvier. Elle était organisée par l'Union-Athlétique du 1er Arrondissement, qui a remporté un succès éclatant. Cent soixante trois coureurs, représentant trente clubs différents avaient envoyé leurs engagements. Cinq catégories avaient été établies, ce qui permettait à tous d'aspirer à se classer honorablement. La première catégorie avait été un peu réduite. Elle ne comprenait que 9 concurrents. Aussi est-ce un coureur classé en seconde catégorie qui est arrivé premier.

Malgré le temps épouvantable, cent treize partants se sont présentés au départ qui a été donné à Saint-Cloud.

La piste, tracée par MM. Leroy et Bayard, mesurait environ 12 kil. 500 et se déroulait à travers le parc et le bois de Saint-Cloud avec des côtes et des descentes abruptes, des sous-bois impénétrables, des routes détrempées ressemblant à des terres labourées. Aussi l'on juge de l'état des coureurs au bout de quelques kilomètres.

Malgré le soin avec lequel avait été tracée la piste, le peloton de tête s'est trompé de parcours ; une cinquantaine de coureurs l'ont suivi et ont parcouru ainsi près de 2 kilomètres de trop.

Les vingt premiers ont néanmoins conservé leurs places, mais les autres ont été distancés, si bien qu'au point de vue général le résultat a été faussé.

Sept des concurrents, Mettay, Genet, Champion, Lorgeou, Aubry, Théato et Marlins, restés ensemble pendant toute l'épreuve, avaient décidé de finir *dead heat*. Aussi les a-t-on vus déboucher au bout de la ligne droite en se tenant par la main. Mais, à ce moment, les officiels les avertirent qu'il n'y aurait pas *dead heat*. Ce fut alors une bousculade, une débandade inénarrable. Les uns roulèrent à terre, d'autres durent s'arrêter, tandis que les plus malins s'échappaient.

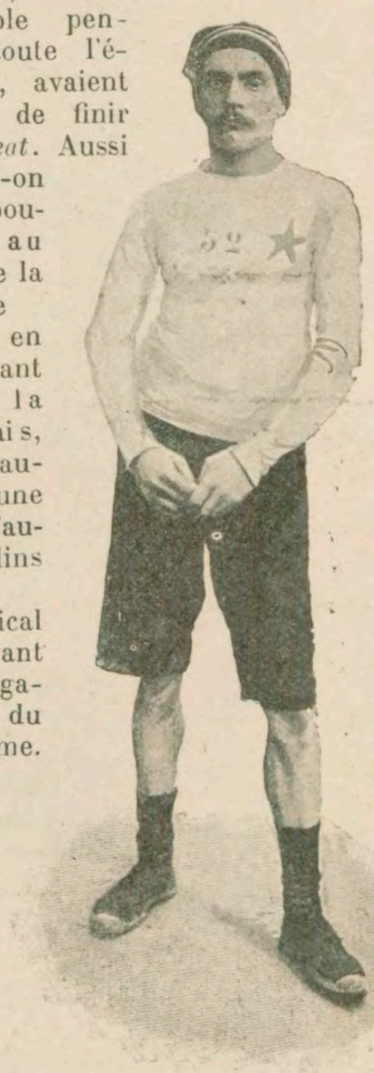
Comme nous l'avons dit, Mettay, du Club Amical sportif de Saint-Mandé se classait premier, devant Genet et Champion du Racing Club de France. Il gagnait également la seconde catégorie où Figour, du Club Amical Sportif de Saint-Mandé, était deuxième.

Le temps du vainqueur était de 49 m. 12 s. 1/5.

La catégorie des vétérans est revenue à Dambreville, du Sporting Club Amateurs.

MARCEL VIOLLETTE.

(Clichés J. Beau. V.G.A.)



Dambreville, du Sporting Club Amateurs premier de la catégorie des vétérans.

(Cliché Reutlinger.)

Mlle BERTHE BADY.

Qui se fait applaudir tous les soirs à l'*Ambigu* dans son originale et si émouvante création de Fantine, des *Miserables*, le beau drame tiré du roman de Victor Hugo par Charles Hugo et Paul Meurice.

L'Union des Sociétés de Tir & les Tirs de l'Exposition

L'adresse merveilleuse des paysans du Transvaal est vantée par la presse tout entière et un mouvement, très net, très franc et très heureux se produit en faveur du plus fin, du plus charmant et, peut-être, du plus difficile de tous les exercices physiques : le tir. C'est que la superbe résistance qu'opposent les Boers à l'armée anglaise a mis en lumière la grande importance de ce sport, au point de vue de la défense nationale.

L'Union des sociétés de tir a profité intelligemment de cette situation exceptionnelle pour adresser un appel au public — appel dont voici la partie essentielle :

M. Daniel Mérillon,
président de l'*Union des Sociétés de Tir de France*
vice-président d'honneur du concours de 1900.

Les Boers, qui tiennent en échec une puissante nation, sont l'éclatante démonstration de ce que peut, pour le salut et la liberté de la Patrie, l'arme la plus ordinaire dans les mains d'un tireur exercé et confiant.

C'est une véritable révélation pour le plus grand nombre. On reconnaît maintenant qu'un bon tireur est un précieux appui dans la bataille; les Anglais eux-mêmes déclarent qu'un tireur boer vaut quatre soldats anglais. Et, de tous côtés, on n'entend plus que de braves gens proclamer bien haut qu'il faut apprendre à « tirer pour être fort et respecté.

Mais c'est ce que nous crions dans le désert depuis trente ans ; c'est ce que nos sociétés de tir s'efforcent de réaliser avec une remarquable ténacité au milieu d'une indifférence qu'on arrive péniblement à secouer de loin en loin !

Que cette leçon au moins ne soit pas perdue!

L'Union des Sociétés de Tir de France, qui vient de lancer ce vibrant appel, fut créée en juin 1886, par M. Paul Déroulède et jusqu'ici ses progrès ont été constants.

Actuellement, elle comprend 450 Sociétés, dont l'ensemble représente environ 120.000 tireurs. On sait que le nombre de toutes les sociétés de tir de notre pays est, en chiffres ronds, de 1.200.

M. Violet, de Paris, membre du comité du Concours de 1900, considéré comme l'un des plus forts tireurs de France, champion en 1894.

L'Union est, on le sait, reconnue d'utilité publique. Son budget annuel est de 40.000 francs en recettes et en dépenses. Elle avait eu, d'ailleurs, la chance de pouvoir commencer à fonctionner avec 30.000 francs en caisse grâce à la générosité de son fondateur Paul Déroulède.

Quant à la tâche de cette patriotique association, dont le président est notre ami M. Mérillon, elle est complexe. C'est l'Union, en effet, qui organise les concours nationaux, soit en utilisant les dévouements de son propre Comité si ces concours ont lieu dans la région parisienne, soit en se mettant en rapport avec les groupements des autres régions.

A l'heure actuelle, elle prépare le VII[e] concours national de tir, avec lequel s'identifiera la fête de tir de 1900. Le budget de ce concours est arrêté à 412,000 francs de dépenses et son programme ne comprendra pas moins de 26 catégories à l'arme de guerre et aux armes de précision (à 200 et à 300 mètres) au Flobert, au fusil de chasse, au pistolet de combat et au revolver. — et les prix s'élèveront au joli total de 200,000 francs.

Où aura lieu ce grand meeting? On avait d'abord songé à Vincennes, mais finalement le comité a choisi Satory, près de Versailles.

Ce comité est composé comme suit :

M. Lecoq, de Paris, membre du comité du Concours de 1900, deux fois champion de France, en 1887 et 1892.

Président d'honneur, M. le Président de la République ; *Vice-président d'honneur*, M. Mérillon, président de l'Union ; *Président*, M. Lermusiaux ; *Vice-presidents*, M. le colonel Corbin, M. le lieutenant-colonel Gouin, M. Hattat, M. Maurice Faure ; *Directeur du concours*, M. Bar ; *Administrateur général*, M. Decourcelle ; *Secrétaire général*, M. Paul Lefèvre ; *Caissier trésorier*, M. Stéphan ; *Directeur des services extérieurs*, M. Lecœuvre ; *Architecte*, M. Moncel ; *Directeur général du Tir*, M. G. de Massiac ; *Directeur des pavillons*, M. Sommier ; *Directeur du classement*, M. Laloue ; *Directeur des cibles*, M. Guérin.

Commissaires :

MM. Bonnefoy, Bretel, Bauby, Baillet, Brossé, Cazière, Chapron, Debray, Drouet, Dubillon, Flammery, Gérard, Labbé, G. Lefèvre, Paul Manoury, Moreau de Paris, capitaine Moreau, Pimont, Puel de Lobel, Renout, Risse, Saint-Aubin, Rognin, Vandaele, Violet.

Membres du comité :

MM. Allair, Boucher-Cadart, Bouffier, Clary, capitaine Sadi Carnot, capitaine Chauchat, Decès, Descubes, Dutfoy, Gastine Renette, Galat, colonel Gilardoni, Grasset, Heuzé, Ilarent, capitaine Jeannin, Lebrun Lecoq, capitaine de Leusse Lyon, de Monbrison, Monod, Naudin, Proy, Renaux, Roy, commandant Taffin, Thomas et Tranchet.

M. Florimond Lermusiaux, président du Concours de 1900, secrétaire général de l'Union.

Ajoutons que ce grand meetting, dont nous aurons l'occasion de reparler, se déroulera dans le courant de juillet, et revenons à l'Union des Sociétés de Tir.

En dehors des concours nationaux, elle organise encore chaque année : 1° un championnat à l'arme de guerre à 200 mètres ouvert à tous les Français ; 2° un championnat à l'arme de guerre, à 200 mètres, ouvert aux Français non majeurs ; 3° un championnat à l'arme de guerre, à 200 mètres, ouvert aux élèves des lycées et collèges ; 4° un championnat à l'arme de guerre, ouvert aux élèves des écoles supérieures ; 5° un championnat à la carabine, à 10 mètres, ouvert aux enfants des écoles primaires.

Bien entendu, ces dernières épreuves ont lieu avec l'approbation et sous le contrôle des Ministres de l'Intérieur et de l'Instruction publique.

Voilà, résumée en quelques mots, l'œuvre que poursuit l'Union. N'avions-nous pas raison de dire que la tâche qu'elle s'impose est complexe? Mais elle est belle aussi, cette tâche, puisque propager le tir, c'est préparer à la patrie d'habiles défenseurs ! .. L'exemple des Boërs est là ; ne l'oublions pas.

Paul Manoury.

Les Théâtres

ATHÉNÉE : *L'Homme à l'oreille coupée.* — ODÉON : *Colin-Maillard.* — CLUNY : *La Fiancée de Thylda.* — NOUVEAU-CIRQUE : *Les Indiens Sioux.* — GYMNASE : *Les Auteurs Gais* : *Madame Porte.* — DÉJAZET : *Papa Beau-Père.*

Lundi 29 janvier.

Vous voyez un critique bien ennuyé.

J'avais à vous conter *L'Homme à l'oreille coupée* de M. Francis de Croisset, représenté la semaine dernière à l'Athénée ; et je m'étais, pour ce faire, approvisionné d'une jolie quantité de métaphores et de circonlocutions.

Mais crac ! est arrivée la brutale interdiction que vous savez.

Le Gouvernement a dit au directeur du théâtre, M. Abel Deval : « Tu n'iras pas plus loin. »

Et l'on a fendu l'oreille à la pièce.

Même, un censeur a été censuré.

Légèrement souffrant, je n'avais pu assister à la première de M. de Croisset, me réservant d'y aller un peu plus tard pour vous en parler.

Mais deux jours après, je me trouvais à dîner dans le monde et j'interrogeais une dame qui occupe un certain rang dans la haute société parisienne. Je lui demandais, sachant qu'elle avait assisté à la première, son avis sur *L'Homme à l'oreille coupée.*

Elle me répondit : « Je n'y mènerais pas ma fille... Mais, mon Dieu ! je m'y suis amusée. »

Le lendemain, je rencontrais un bourgeois de mes amis, — très puritain, que les gros mots effarouchent. Il avait, lui aussi, assisté à la première avec sa femme, qui n'aime pas beaucoup les grivoiseries.

Et comme je lui demandais, à lui aussi, son avis : — « Bah ! me répondit-il, je n'y mènerais pas mes fils... Mais quoi ! ça change... c'est rigolo. »

Je sais que la critique a été d'un autre avis. Feu sur toute la ligne contre M. de Croisset ! Un instant, le pauvre, a failli passer pour M. de Chirac.

Je répète que je n'ai pas vu *L'Homme à l'oreille coupée* et que je ne puis en parler en connaissance de cause.

Mais hélas ! je me rappelle les inepties ordurières, les propos scandaleux, les gestes à faire frémir que l'on tolère à certains artistes de café concert ; et je me souviens que M. de Croisset est le poète des *Nuits de Quinze ans*, que s'il n'est pas en possession complète de sa « forme », l'âge arrivera assez vite qui la lui donnera. Et je me demande avec inquiétude si l'on n'a pas été bien dur pour un débutant qui jetait sa gourme, — et s'amusant, croyait divertir ses contemporains ?

Rappelons-nous une chose : c'est que toutes les pièces interdites, quand elles étaient signées d'un véritable écrivain, furent reprises dix ans après, avec succès.

L'Homme à l'oreille coupée aura peut-être la même fortune. Seulement, Mlle Milo d'Arcyle qui s'y était, m'a-t-on dit, charmante, aura dix ans de plus.

Nous aussi.

Et quand on pense que tout cela aura abouti à mettre dans l'embarras un théâtre qui ne demandait qu'à vivre, et à faire révoquer un censeur, qui est le plus galant et le plus courtois des hommes, M. Gaunée, auquel j'envoie l'expression d'une vive et sincère reconnaissance !

Si l'on envisage la vie avec une certaine philosophie, on se dit que remuer ainsi tant de tonnerres pour une pièce qui aurait bien ou mal marché, — il fallait attendre l'avis du public, — on n'est vraiment pas « expositionnard ! »

Et l'on pense involontairement à un nommé Rabelais qui en écrivit bien d'autres.

✤

COURONS vite à l'Odéon où nous sommes sûrs de rencontrer toujours un spectacle qui ne fera pas rougir les grandes personnes. On y a donné un acte de notre excellent confrère du *Rappel*, M. Destrem. L'acte a pour titre *Colin-Maillard.* C'est une brouille entre deux amoureux que suit une réconciliation. La bluette est jolie et plaisante et elle tiendra longtemps l'affiche.

Une autre pièce aura la même bonne fortune : *La Fiancée de Thylda*, à Cluny.

Il s'agit de deux jeunes Norwégiens, un beau jeune homme et une douce jeune fille qui vont se marier. Avant le mariage, le fiancé doit se rendre à Paris, ce qui n'est pas sans inquiéter la future.

Or, voici que tous deux, ils s'endorment. Ils rêvent qu'ils se trouvent dans notre capitale, et successivement, par l'imagination, ils parcourent des cabarets montmartrois, des maisons de couture « dernier chic », des clubs élégants.

Au réveil, le fiancé n'aura plus le goût du voyage. Ayant vu les dangers de la vie parisienne, il préférera se marier tout de suite.

Les développements sont ingénieux et amusants, la musique de M. Louis Varney est charmante comme à l'ordinaire ; les décors sont luxueux, et l'on a fêté les noms des auteurs, MM. Victor de Cottens et Robert Charvay, lequel débutait au théâtre. Je crois que ce début le mettra en humeur de continuer, et j'applaudis à son succès.

Et puis, le directeur de Cluny, M. Léon Marx a transformé son théâtre. On peut maintenant s'asseoir sans risquer d'entendre son fauteuil avoir des craquements inquiétants. Et les murs sont repeints ! Et le papier est neuf !

Cluny va devenir le centre de toutes les élégances.

✤

UN endroit qui n'a pas à le devenir, c'est le Nouveau-Cirque. L'établissement que dirige avec tant de compétence artistique M. Houcke voit ses premières suivies avec une curiosité qui ne se lasse jamais.

On nous a donné l'autre soir une pantomime nouvelle, *Les Indiens Sioux.* Avouez qu'il est vraiment agréable pour des Parisiens de ne pas être obligés de partir en exploration pour voir des Indiens qui, de plus, sont Sioux. Ces sauvages ont enlevé une jeune Américaine, dont le père est l'héroïque Footit. Le chef des Indiens est naturellement le légendaire Chocolat. Footit se lance au secours de sa fille. Poursuite, chutes dans l'eau, plongeons terribles, tout cela est vif, animé, pittoresque. Et Footit accompagné de Chocolat ! Ne valent-ils pas à eux deux pour provoquer le rire les vaudevilles les plus épiques et les farces les plus éperdues ?

Puisqu'il s'agit de rires, permettez-moi de vous signaler le succès de *Madame Porte*, un acte nouveau que Mme J. Marni a donné au théâtre du Gymnase, au dernier samedi des *Auteur Gais.* Vous savez que chaque samedi, à cinq heures, il y a, au Gymnase, une heure consacrée aux auteurs qui essaient de faire rire ou sourire leurs contemporains. Une conférence précède la représentation. J'ai eu l'honneur de conférencier sur l'œuvre de Mme Marni. Cet honneur se doublait pour moi d'une vive joie ; car je tiens l'auteur pour un des meilleurs « dialoguistes » de l'heure présente. Il a de la raillerie, de la gaité et aussi, — et avant tout — de la sensibilité. Servie par le Verbe, Mme Marni est une véritable artiste ès lettres. Et elle le prouva non seulement dans les dialogues signés d'elle, que j'ai pu lire au cours de ma conférence, mais dans cette exquise et toute nouvelle *Madame Porte* qui est un petit chef-d'œuvre.

Je m'en voudrais enfin de ne pas vous signaler à Déjazet, *Papa Beau-Père*, de M. Georges Mitchell. Ce n'est pas un vaudeville destiné à révolutionner l'art théâtral, mais il met en scène des types amusants, et il y a une intrigue qui en vaut bien d'autres. Ce n'est pas joué comme à la Comédie Française ; seulement, les petits artistes peuvent devenir grands.

Et que demandons-nous à Déjazet ?

De nous former des vedettes futures.

Si vous voulez mon avis, regardez les autres, les grandes ! — nous en avons peut-être besoin.

AUGUSTE GERMAIN.

AVIS
AUX
COLLECTIONNEURS

Les demandes de rassortiment de numéros nous arrivent chaque jour de plus en plus nombreuses, car nos lecteurs tiennent naturellement à conserver la collection de la *Vie au Grand Air*. Les volumes annuels de notre revue constitueront dans quelques années des albums d'une valeur inestimable ; ils formeront une encyclopédie des sports absolument unique.

Notre devoir est donc d'informer nos lecteurs qu'ils ont intérêt à nous demander au plus tôt les numéros qui leur font défaut, car certains s'épuisent rapidement et il nous serait impossible d'en faire retirer de nouveaux. Joindre aux demandes de rassortiment autant de fois 0 fr. 25 que l'on demande de numéros. Pour les expéditions par la poste ajouter 5 centimes par numéro.

Les dix premiers numéros étant presque complètement épuisés, nous ne les délivrons qu'à raison de 2 fr. l'exemplaire.

Il nous reste aussi quelques numéros des PRINCES DU SPORT, numéro exceptionnel de 52 pages à 0 fr. 60 ; ajouter 10 centimes pour le port.

Adresser les demandes à M. l'administrateur de la VIE AU GRAND AIR, 370, rue Saint-Honoré, PARIS.

MAISON FONDÉE EN 1844
Tapis d'Orient
L. DALSEME & fils
18, rue Saint-Marc PARIS

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

Vital
PNEUMATIQUE